ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

S

MSC.1/Circ.1400
27 mayo 2011

DIRECTRICES SOBRE LA INFORMACIÓN OPERACIONAL FACILITADA A LOS CAPITANES DE BUQUES DE PASAJE PARA EL REGRESO A PUERTO DEL BUQUE EN CONDICIONES DE SEGURIDAD POR SU PROPIA PROPULSIÓN O MEDIANTE REMOLQUE

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 89º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2011), tras examinar la propuesta formulada por el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros en su 53º periodo de sesiones, aprobó las Directrices sobre la información operacional facilitada a los capitanes de buques de pasaje para el regreso a puerto del buque en condiciones de seguridad por su propia propulsión o mediante remolque, que figuran en el anexo, y tienen por objeto proporcionar orientaciones adicionales para la implantación uniforme de la regla II-1/8-1 del Convenio SOLAS, la cual se espera que se adopte en el MSC 90 (mayo de 2012)[*].

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen las Directrices adjuntas a la atención de los propietarios de buques de pasaje, armadores y todas las demás partes interesadas.

***

[*] El proyecto de enmienda a la regla II-1/8-1 del Convenio SOLAS fue aprobado por el MSC 89, y está contenido en el informe del Comité (MSC 89/25/Add.1, anexo 17). Los propietarios de buques de pasaje, capitanes, armadores, y todas las demás partes afectadas han de prepararse por adelantado para la adopción del proyecto de enmienda a la regla II-1/8-1.

PIRATERÍA OMI ARTICULAR LA RESPUESTA

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE LA INFORMACIÓN OPERACIONAL FACILITADA A LOS CAPITANES DE BUQUES DE PASAJE PARA EL REGRESO A PUERTO DEL BUQUE EN CONDICIONES DE SEGURIDAD POR SU PROPIA PROPULSIÓN O MEDIANTE REMOLQUE

Generalidades

1 La información sobre estabilidad que se facilite al capitán debería proceder de un ordenador de estabilidad aprobado que se encuentre a bordo del buque o de un sistema en tierra, y facilitar información en cualquier momento.

2 El formato de presentación y las unidades de la información suministrada deberían ser coherentes con el formato y las unidades del cuadernillo de estabilidad a fin de facilitar la comparación.

3 La precisión de los programas que se basen en la forma del casco con modelos de su compartimentado para los cálculos de estabilidad, debería presentar tolerancias que se ajusten a las Directrices para la aprobación de instrumentos de estabilidad (MSC.1/Circ.1229), cuando se compare con la información de estabilidad aprobada; esto se aplica por igual a los sistemas de a bordo y en tierra.

Ordenadores de estabilidad de a bordo

4 Deberían instalarse como mínimo dos ordenadores de estabilidad independientes capaces de procesar los datos y facilitar la información necesaria.

5 Los ordenadores de estabilidad de a bordo deberían tener un suministro ininterrumpible de energía (UPS) conectado a los cuadros de distribución principal y de emergencia.

6 El producto final debería ajustarse a las tolerancias especificadas en las Directrices para la aprobación de instrumentos de estabilidad (MSC.1/Circ.1229).

7 Los detalles de la condición de carga del buque en cada salida deberían introducirse en el ordenador de estabilidad a fin de favorecer que se conozca el funcionamiento del sistema y de ahorrar tiempo en la introducción de datos en caso de siniestro.

8 Dos miembros de la tripulación como mínimo deberían ser capaces de utilizar el ordenador de estabilidad y de interpretar el producto final a fin de facilitar la información necesaria.

9 Debería facilitarse un manual de instrucciones del soporte lógico del ordenador de estabilidad. El manual debería publicarse en un idioma que los operadores dominen.

Apoyo en tierra

10 Los propietarios o armadores de los buques de pasaje deberían asegurarse de que sus buques cuenten con un acceso acordado de antemano y rápido a programas computerizados de cálculo, basados en tierra, sobre la estabilidad con avería y la resistencia estructural residual. El producto final debería ajustarse a las tolerancias especificadas en las Directrices para la aprobación de instrumentos de estabilidad (MSC.1/Circ.1229). Debería disponerse de acceso al programa de cálculo basado en tierra las 24 horas del día. El modelo de ordenador del buque y su compartimentado deberían establecerse al inicio del contrato.

11 Debería haber un contrato para la prestación de apoyo en tierra en todo momento durante la validez de la certificación del buque.

12 El apoyo en tierra debería tener carácter operacional en el plazo de una hora; por operacional se entiende la capacidad de introducir datos de las condiciones del buque de acuerdo con las instrucciones.

13 Personas debidamente cualificadas deberían encargarse del apoyo en tierra en lo que respecta a la estabilidad y la resistencia del buque; en todo momento deberían estar disponibles y de guardia dos personas cualificadas como mínimo.

14 Debería disponerse en todo momento como mínimo de dos ordenadores independientes capaces de realizar cálculos de estabilidad y resistencia total.

15 El buque debería contar con un equipo de fiabilidad suficiente que permita la comunicación con el suministrador del apoyo en tierra para todos los ámbitos de funcionamiento previstos.

Prescripciones sobre estabilidad mínima e información adicional

16 Teniendo en cuenta la condición de carga e inundación más reciente conocida del buque y las medidas que puedan proponerse para mejorar o modificar la conservación de su flotabilidad, debería facilitarse la información siguiente:

.1 GM transversal en cualquier condición de carga;

.2 GZ y gama;

.3 área bajo la curva GZ;

.4 valores máximos y reales de los momentos de superficie libre de todos los tanques y espacios situados debajo de la cubierta de cierre;

.5 ubicación de los indicadores del nivel de inundación dentro de los tanques;

.6 calados: a proa, en el centro y a popa;

.7 ángulos de escora y asiento;

.8 efecto de la inundación y de los ángulos de escora y asiento en:

.1 el funcionamiento del equipo básico;

.2 las vías de evacuación y los tiempos de evacuación; y

.3 el uso eficaz de los dispositivos de salvamento;

.9 superficies de perfil del buque encima y debajo de la flotación y medios para establecer sus centros, a fin de calcular los efectos de la presión del viento;

.10 momento flector y fuerza cortante totales aplicados en la actualidad;

.11 datos sobre el consumo de combustible que incluyan los cálculos del incremento de resistencia debido a la inundación; y

.12 pormenores específicos del buque sobre las Directrices relativas a los planos de lucha contra averías e información para el capitán (MSC.1/Circ.1245).